

Transporte

Los canadienses tienen que saber cómo mantener abiertas sus rutas de transporte abiertas. Tal vez esto, más que nada, sea la clave de la supervivencia en invierno.

A veces, los lagos congelados y la nieve comprimida son una ventaja, tal como sucede al norte de Manitoba, donde las comunidades remotas aprovechan un sistema de caminos contruidos sobre lagos y pantanos. Esto permite llevar carga, combustible y otros artículos esenciales por camión en lugar de la carga aérea que es tan cara.

A menudo se necesita una ingenuidad especial para combatir las complicaciones de la nieve, el hielo y el frío. Aquí, otra vez, el Consejo Nacional de Investigación ha desarrollado algunas tecnologías pertinentes al caso. Su Laboratorio de Bajas Temperaturas surgió con un sistema barato que mantiene los cambios de vía de ferrocarril libres de nieve con un propulsor de aire horizontal en movimiento que desvía la nieve que cae. Esta simple cortina de aire ha demostrado ser la única instalación que puede funcionar en una tormenta de nieve de 30 cms. de alto y vientos de hasta 100 kilómetros por hora.

Los vehículos sobre colchón de aire son una innovación importante en Canadá para romper hielos. El "Voyageur" autopropulsado tiene particular éxito para aguas poco profundas donde los rompehielos convencionales no pueden operar. Puede romper hielo de 90 cms. de grueso y tiene las ventajas de una mayor velocidad, la habilidad de atracar donde sea, una tripulación de cuatro en vez de cuarenta y puede desmantelarse para ser llevado a donde se necesite.

Los rompehielos se han desarrollado tanto desde 1970 que los puertos en el Golfo del San Lorenzo y hasta Montreal en el Río del mismo nombre son accesibles a lo largo de todo el año.

Los transbordadores sobre colchón de aire pueden transportar por agua en ocasiones en que los ríos son intransitables debido a la ruptura de los hielos en primavera y la formación de éstos en otoño. Peace River, en Alberta, es donde se está probando un prototipo.

Para el canadiense medio, limpiar el camino es el mayor problema a combatir. Karl Frink (fundador de la Compañía Frink de Canadá) inventó el primer carrillo de contacto en acero para las carreteras hace más de cincuenta años. Recientemente, su compañía puso en el mercado el primer carrillo de contacto científicamente diseñado para las carreteras de América del Norte. El contorno especial dirige la nieve hacia afuera

del final de la cuchilla y hacia afuera de los lados, permitiendo una mayor visibilidad y rendimiento de alta velocidad (65 kms. por hora).

Ottawa, la capital de Canadá, tiene un excelente record por mantener limpias sus calles para los automovilistas y los peatones. Antes de 12 horas después de una gran nevada, todos los caminos principales están limpios de nieve. No es fácil mantener más de 650 kilómetros de calles y caminos cuando la precipitación promedio de nieve en la ciudad durante el invierno es de casi dos metros y medio.

Inmediatamente después de una tormenta, comienzan las operaciones recogiendo la nieve en camiones de carga que se lleva a terrenos vacíos disponibles. Durante una estación normal, se remueven un millón de metros cúbicos de nieve de las calles de Ottawa. Para llegar al pavimento se aplican químicos y abrasivos. Las aceras son provistas de pequeños vehículos de rieles (bombardiers) a los cuales se integran dispersoras de arena cuando hay hielo.

Las expertas operaciones de mantenimiento aseguran la supervivencia económica de las ciudades canadienses y la continuidad de la vida urbana normal a través del invierno.

Recreación

Ahora que los canadienses han comprobado que pueden sobrevivir a lo peor que pueda traer el invierno, se han determinado a ir más allá y de hecho a aprender a disfrutar de la nieve y el frío.

El esquí a campo traviesa ha tenido una explosión de popularidad. Por lo menos dos millones de canadienses practican este deporte, rivalizando con el esquí de montaña por lo bara-

Patinaje frente al Ayuntamiento de Toronto

